

cubetti di ghiaccio. Alcuni eccipienti insolubili della compressa possono rimanere nella bocca dopo la sua completa dissoluzione; ciò è normale e non indica mancanza di assorbimento di sufentanil dalla compressa.

Per le istruzioni sul modo di usare la compressa sublinguale di «Dzuveo» e dell'applicatore, vedere il paragrafo 6.6.

Confezioni autorizzate:

EU/1/18/1284/001 A.I.C.: 046921019 /E in base 32: 1DRX9V - 30 microgrammi - compressa sublinguale - uso sublinguale - applicatore monodose (pp) - 5 compresse in applicatori monodose;

EU/1/18/1284/002 A.I.C.: 046921021 /E in base 32: 1DRX9V - 30 microgrammi - compressa sublinguale - uso sublinguale - applicatore monodose (pp) - 10 compresse in applicatori monodose.

Condizioni o limitazioni di fornitura e utilizzo

Medicinale soggetto a prescrizione medica speciale e limitativa (vedere allegato I: riassunto delle caratteristiche del prodotto, paragrafo 4.2).

Altre condizioni e requisiti dell'autorizzazione all'immissione in commercio

Rapporti periodici di aggiornamento sulla sicurezza (PSUR)

I requisiti per la presentazione degli PSUR per questo medicinale sono definiti nell'elenco delle date di riferimento per l'Unione europea (elenco EURD) di cui all'art. 107-quater, paragrafo 7, della direttiva 2001/83/CE e successive modifiche, pubblicato sul sito dell'Agenzia europea dei medicinali.

Condizioni o limitazioni per quanto riguarda l'uso sicuro ed efficace del medicinale

Piano di gestione del rischio (RMP)

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve effettuare le attività e le azioni di farmacovigilanza richieste e dettagliate nel RMP approvato e presentato nel modulo 1.8.2 dell'autorizzazione all'immissione in commercio e in ogni successivo aggiornamento approvato del RMP.

Il RMP aggiornato deve essere presentato:

su richiesta dell'Agenzia europea dei medicinali;

ogni volta che il sistema di gestione del rischio è modificato, in particolare a seguito del ricevimento di nuove informazioni che possono portare a un cambiamento significativo del profilo beneficio/rischio o a seguito del raggiungimento di un importante obiettivo (di farmacovigilanza o di minimizzazione del rischio).

Misure aggiuntive di minimizzazione del rischio

Prima del lancio di «Dzuveo» in ciascuno Stato membro, il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve concordare il contenuto e il formato del materiale educazionale, anche con riferimento ai mezzi di comunicazione, alle modalità di distribuzione e a qualsiasi altro aspetto del programma, con l'autorità nazionale competente.

Il titolare dell'autorizzazione all'immissione in commercio deve assicurare che, in ciascuno Stato membro in cui «Dzuveo» è commercializzato, tutti gli operatori sanitari (vale a dire medici, farmacisti ospedalieri e infermieri) che potrebbero prescrivere/somministrare il medicinale ricevano una guida per gli operatori sanitari contenente le informazioni essenziali sull'uso sicuro ed efficace di «Dzuveo», fra cui:

le modalità di utilizzo del dispositivo;

l'intervallo di dosaggio minimo di una compressa sublinguale ogni ora, al fine di prevenire/minimizzare l'importante rischio identificato di depressione respiratoria e l'importante rischio potenziale di sovradosaggio;

il messaggio chiave da trasmettere durante il colloquio con i pazienti sulla possibile depressione respiratoria/sovradosaggio;

informazioni dettagliate su come gestire il sovradosaggio/la depressione respiratoria.

Regime di fornitura: medicinale soggetto a prescrizione medica limitativa utilizzabile esclusivamente in ambiente ospedaliero o in strutture ad esso assimilabili (OSP).

22A06433

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

DELIBERA 2 agosto 2022.

Fondo per le infrastrutture portuali - decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40 - parere sullo schema di decreto di riparto - risorse anni 2021-2023. (Delibera n. 26/2022).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA E LO SVILUPPO SOSTENIBILE

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica, di seguito CIPE o Comitato, nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

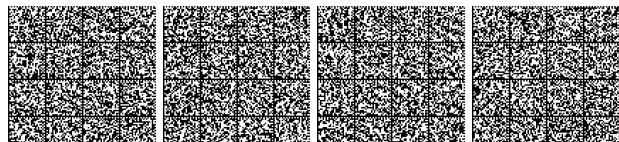
Visto, in particolare, il decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111, recante «Misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva 2008/50/CE sulla qualità dell'aria e proroga del termine di cui all'art. 48, commi 11 e 13, del decreto-legge 17 ottobre 2016, n. 189, convertito, con modificazioni, dalla legge 15 dicembre 2016, n. 229», convertito, con modificazioni, dalla legge 12 dicembre 2019, n. 141, il quale all'art. 1-bis ha previsto che dal 1° gennaio 2021, per rafforzare il coordinamento delle politiche pubbliche in vista del perseguimento degli obiettivi in materia di sviluppo sostenibile indicati dalla risoluzione A/70/L.1 adottata dall'Assemblea generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite il 25 settembre 2015, il CIPE assuma la denominazione di Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile, di seguito CIPESS, e che a decorrere dalla medesima data, in ogni altra disposizione vigente, qualunque richiamo al CIPE deve intendersi riferito al CIPESS;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri», e successive modificazioni;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi», e successive modificazioni;

Vista la legge 28 gennaio 1994, n. 84, e successive modificazioni, recante «Riordino della legislazione in materia portuale», che all'art. 6 ha istituito le Autorità di sistema portuale, di seguito ADSP, indicando nell'allegato A alla stessa legge i porti rientranti nelle predette Autorità;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, recante «Misure in materia di investimenti, delega al governo per il riordino degli incentivi all'occupazione e della normativa che disciplina l'INAIL, nonché disposizioni per il riordino degli enti previdenziali», che all'art. 1, comma 5, ha istituito presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici», di seguito MIP,



con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e la cui attività è funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto, di seguito CUP, e in particolare:

1. la delibera di questo Comitato 27 dicembre 2002, n. 143, come successivamente integrata e modificata dalla successiva delibera 29 settembre 2004, n. 24, con la quale questo stesso Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

2. la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione», come modificata dal decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitale», convertito, con modificazioni, dalla legge 11 settembre 2020, n. 120, il quale, all'art. 11, dispone che ogni progetto d'investimento pubblico deve essere dotato di un CUP e, in particolare, prevede, tra l'altro, l'istituto della nullità degli «atti amministrativi adottati da parte delle amministrazioni di cui all'art. 1, comma 2, del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, che dispongono il finanziamento pubblico o autorizzano l'esecuzione di progetti di investimento pubblico» in assenza dei corrispondenti codici, che costituiscono elemento essenziale dell'atto stesso;

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, recante «Piano straordinario contro le mafie, nonché delega al governo in materia di normativa antimafia», e successive modificazioni, che all'art. 6 definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

4. il citato decreto-legge n. 76 del 2020, e, in particolare, l'art. 41, comma 1;

Visto l'art. 4, comma 6, del decreto-legge 25 marzo 2010, n. 40, recante «Disposizioni urgenti tributarie e finanziarie in materia di contrasto alle frodi fiscali internazionali e nazionali operate, tra l'altro, nella forma dei cosiddetti «caroselli» e «cartiere», di potenziamento e razionalizzazione della riscossione tributaria anche in adeguamento alla normativa comunitaria, di destinazione dei gettiti recuperati al finanziamento di un Fondo per incentivi e sostegno della domanda in particolari settori», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 maggio 2010, n. 73, e successive modificazioni, che:

1. ha istituito il «Fondo per le infrastrutture portuali», destinato a finanziare le opere infrastrutturali nei porti di rilevanza nazionale;

2. ha previsto che il Fondo sia ripartito con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le Province autonome di Trento e di Bolzano, per i programmi nazionali di riparto, e con le

singole regioni interessate, per finanziamenti specifici riguardanti i singoli porti, nonché previo parere di questo Comitato;

3. ha previsto che al medesimo Fondo fosse trasferita, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro competente, una quota non superiore al cinquanta per cento delle risorse ancora disponibili destinate all'ammortamento del finanziamento statale previsto per l'opera «Sistema di trasporto rapido di massa a guida vincolata per la città di Parma», revocato ai sensi del comma 7 del medesimo art. 4, da utilizzare come spesa ripartita in favore delle Autorità portuali che abbiano speso, alla data del 31 dicembre 2009, una quota superiore almeno all'80 per cento dei finanziamenti ottenuti fino a tale data;

4. ha previsto che le predette risorse debbano essere destinate a progetti, già approvati, diretti alla realizzazione di opere immediatamente cantierabili e finalizzate a rendere le strutture operative funzionali allo sviluppo dei traffici;

Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, recante «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

Considerata la comunicazione della Commissione europea in data 11 dicembre 2019 al Parlamento europeo, al Consiglio dell'Unione europea, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, con la quale è stato illustrato un *Green Deal* per l'Unione europea, consistente in una nuova strategia di crescita mirata a trasformare l'Unione in una società giusta e prospera, dotata di un'economia moderna, efficiente sotto il profilo delle risorse e competitiva, che nel 2050 non genererà emissioni nette di gas a effetto serra e in cui la crescita economica sarà dissociata dall'uso delle risorse;

Visto il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 giugno 2020, relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento (UE) 2019/2088;

Visti i decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 23 dicembre 2020, n. 190 e n. 191, con i quali sono stati adottati i regolamenti concernenti l'organizzazione, rispettivamente, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e degli uffici di diretta collaborazione del medesimo Ministero;

Vista la comunicazione della Commissione europea C (2021) 1054 del 12 febbraio 2021 - orientamenti tecnici sull'applicazione del principio «non arrecare un danno significativo» a norma del regolamento (UE) 2021/241, che istituisce il dispositivo per la ripresa e la resilienza, ovvero del c.d. «*do no significant harm*», di seguito DNSH;

Visto il decreto-legge 1° marzo 2021, n. 22, recante «Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei ministeri», convertito, con modificazioni, dalla legge 22 aprile 2021, n. 55, e, in particolare, l'art. 5, il



quale ha previsto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sia ridenominato Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di seguito MIMS;

Vista la direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri 7 dicembre 2021, con la quale sono state fornite «Linee di indirizzo sull'azione del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS) per l'anno 2022», le quali indicano che progetti e piani di investimenti pubblici posti all'esame e all'approvazione di questo Comitato dovranno essere orientati alla sostenibilità e rispondere ad alcuni parametri misurabili durante il percorso di programmazione, progettazione e autorizzazione, sulla base di una apposita delibera di questo Comitato da emanare entro il 2022;

Vista la nota della Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, di seguito DIPE, 21 gennaio 2022, n. 268, contenente indicazioni preliminari in materia di relazioni di sostenibilità per progetti infrastrutturali sulle proposte che verranno sottoposte al CIPESS, inviata nelle more dell'emanazione della delibera di cui alla citata direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri del 2021;

Vista la delibera CIPE 21 dicembre 2012, n. 139, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente il riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali» per l'importo complessivo di 82.315.150 euro;

Vista la delibera CIPE 3 novembre 2021, n. 57, con la quale questo Comitato ha espresso parere favorevole sullo schema di decreto interministeriale del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente il riparto delle risorse per 400 milioni di euro del «Fondo per le infrastrutture portuali» appostate sul capitolo 7258 – piano gestionale 1 – dello stato di previsione della spesa del citato MIMS, per gli anni dal 2021 al 2035;

Vista la nota 5 luglio 2022, n. 23290, con la quale il MIMS ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato della richiesta di parere sullo «Schema di decreto interministeriale di riparto delle risorse del "Fondo per le infrastrutture portuali" ... – annualità 2021-2023», ai sensi del richiamato art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40 del 2010, e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 19 luglio 2022, n. 23132, e 22 luglio 2022, n. 23647, con le quali il suddetto Ministero ha trasmesso ulteriore documentazione istruttoria;

Preso atto delle risultanze dell'istruttoria svolta dal MIMS e, in particolare, che:

1. l'intesa della Conferenza unificata, pronunciatisi nel corso della seduta del 4 agosto 2021 sullo schema di decreto per il quale questo Comitato ha espresso parere favorevole con la richiamata delibera n. 57 del 2021, riportava «richieste d'impegno del Governo» per il finanziamento di ulteriori interventi cui dare corso rispetto a

quelli poi inclusi nella citata delibera CIPESS, compatibilmente con le risorse finanziarie che si sarebbero rese disponibili;

2. tali richieste prevedevano di:

2.1 «finanziare con le ulteriori risorse MIMS, disponibili nel fondo di conto capitale alimentato dal riacertamento dei residui passivi perenti, per la somma complessiva di 41 milioni di euro, i progetti relativi al molo Martello del porto di Ortona nell'ambito dell'ADSP [Autorità di sistema portuale] del Mare Adriatico centrale, per un importo pari a 4 milioni di euro e quelli dell'ADSP Stretto di Messina per 37 milioni»;

2.2 «finanziare, in via prioritaria, a valere sulla prima fonte di finanziamento utile, come indicato nelle premesse dello schema di decreto di riparto del Fondo infrastrutture 2021»:

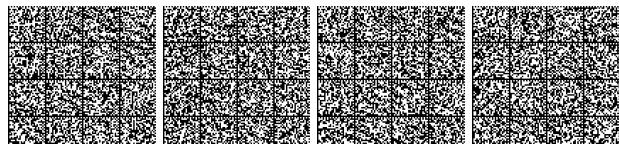
2.2.1 «gli interventi dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, e in particolare l'opera denominata "Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. I° stralcio in attuazione al P.R.P.", fino a 30 milioni e a condizione che il progetto fosse presentato entro il 31 ottobre 2021»;

2.2.2 «gli interventi dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, in particolare il progetto presentato dalla Regione Molise, relativo al porto di Termoli, per l'importo fino a 30 milioni e una volta conclusa l'integrazione della citata Autorità, entro il 31 ottobre 2021», con l'inserimento del predetto porto nella circoscrizione territoriale dell'Autorità stessa;

3. relativamente alle suddette richieste di finanziamento:

3.1 le esigenze infrastrutturali dell'ADSP dello Stretto (per i succitati 37 milioni di euro) sono state finanziate con il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante «Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradale ed autostradali», convertito con modificazioni dalla legge 29 luglio 2021, n. 108, che all'art. 4, comma 3, ha assegnato alla predetta Autorità 37 milioni di euro complessivi, di cui 2 milioni per l'anno 2021, 30 milioni per l'anno 2022 e 5 milioni per l'anno 2023, per «migliorare e rendere più sostenibile la mobilità di passeggeri e merci tra le aree metropolitane di Reggio Calabria e Messina, nonché la continuità territoriale da e per la Sicilia», realizzando gli «interventi infrastrutturali necessari per aumentare la capacità di accosto per le unità adibite al traghettamento nello Stretto di Messina, nonché i servizi ai pendolari»;

3.2 la condizione cui era subordinato il finanziamento fino a 30 milioni di euro per il progetto presentato dalla regione Molise e relativo al porto di Termoli, cioè l'inserimento dello stesso porto nella circoscrizione territoriale dell'ADSP del mare Adriatico meridionale entro il 31 ottobre 2021, non si è verificata, quindi non è possibile procedere a tale finanziamento;



4. tra le opere richieste nell'Intesa della Conferenza unificata rimanevano quindi da soddisfare le seguenti proposte di finanziamento relative ad interventi di competenza dell'ADSP del mare Adriatico centrale:

4.1 la «Ristrutturazione del molo Martello al porto di Ortona», CUP: J77D18000090005, da finanziare per l'importo di 4 milioni di euro;

4.2 gli «Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. 1° stralcio in attuazione al P.R.P.», finanziabile fino all'importo massimo di 30 milioni di euro, il cui progetto doveva essere presentato entro il 31 ottobre 2021;

5. il progetto denominato «Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona. 1° stralcio in attuazione al P.R.P. - progetto di intervento di riqualificazione e potenziamento della banchina di riva del porto di Ortona», CUP: J77H21007750001, del costo stimato di 32.990.880 euro, è stato trasmesso al MIMS dall'ADSP del mare Adriatico centrale con nota 27 ottobre 2021, n. 7880, rispettando la scadenza del 31 ottobre 2021;

6. gli interventi da finanziare riguardano entrambi il porto di Ortona, che, oltre a costituire il principale scalo marittimo polifunzionale abruzzese, riveste un ruolo strategico per le opportunità di sviluppo dei traffici marittimi dell'ADSP del mare Adriatico centrale, in riferimento non solo ai rapporti con gli scali marittimi della costa balcanica, ma anche per le connessioni tra il «corridoio adriatico» ed il versante tirrenico della penisola italiana e conseguentemente con il Mediterraneo occidentale;

7. al momento il porto è dotato di banchine che devono essere adeguate agli attuali standard dei traffici commerciali marittimi;

8. la realizzazione dei citati interventi consentirà:

8.1 la riqualificazione delle strutture di banchina esistenti per adeguarle alle caratteristiche prestazionali previste dalle recenti norme tecniche;

8.2 il miglioramento delle caratteristiche prestazionali dei piazzali di banchina retrostanti, tra l'altro per sostenere il transito di semoventi con carichi pesanti anche superiori a 40 kN/m²;

8.3 l'approfondimento dei fondali sino a profondità di dodici metri sul livello del mare;

9. per i citati interventi, la competente ADSP ha trasmesso apposite relazioni che illustrano la compatibilità degli stessi con gli obiettivi di sviluppo sostenibile;

10. con decreto del Ragioniere generale dello Stato n. 229980 del 2021, emanato in attuazione della legge 31 dicembre 2009, n. 196, sono state disposte nello stato di previsione della spesa del MIMS, sul capitolo di bilancio n. 7258, rubricato «Fondo per le infrastrutture portuali», variazioni in aumento, in termini di competenza e cassa, per gli anni finanziari 2021-2023, per complessivi euro 41 milioni, di cui 6 milioni in conto esercizio, 30 milioni in conto annualità 2022 e 5 milioni per l'annualità 2023;

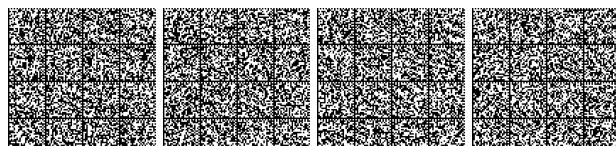
11. con lo schema di decreto interministeriale in esame, sono approvate la programmazione e la ripartizione di 34 milioni di euro complessivi a valere sulle risorse apposte dal richiamato decreto del Ragioniere generale dello Stato n. 229980 del 2021, di cui:

11.1 - 4 milioni di euro per la «Ristrutturazione del molo Martello al porto di Ortona»;

11.2 - 30 milioni di euro per gli «Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona - 1° stralcio in attuazione al P.R.P. - progetto di intervento di riqualificazione e potenziamento della banchina di riva del porto di Ortona»;

12. lo schema di decreto interministeriale in esame prevede il finanziamento, a favore dell'ADSP del mare Adriatico centrale, degli interventi riportati nella seguente tabella, per gli importi complessivi e per le annualità ugualmente riportati nella medesima tabella:

Denominazione intervento	CUP	Finanziamento	(importi in euro)	
			Annualità	
			2021	2022
Ristrutturazione del molo Martello al porto di Ortona	J77D18000090005	4.000.000	705.882,35	3.294.117,65
Interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona – 1° stralcio in attuazione al P.R.P. – progetto di intervento di riqualificazione e potenziamento della banchina di riva del porto di Ortona	J77H21007750001	30.000.000	5.294.117,65	24.705.882,35
TOTALI		34.000.000	6.000.000	28.000.000



13. per i singoli interventi da finanziare è stato comunicato quanto segue:

13.1 ristrutturazione del molo Martello nel porto di Ortona: con provvedimento del Presidente 26 maggio 2021, n. 139, l'ADSP del mare Adriatico centrale ha approvato il Progetto di fattibilità tecnico economica, di seguito PFTE, della soluzione B dell'intervento, che comprenderà tra l'altro il consolidamento della banchina, il corretto riposizionamento della scogliera in massi sul lato est della medesima, la realizzazione di una nuova pavimentazione dell'area retrostante la stessa banchina e il relativo attrezzaggio con bitte d'ormeggio;

13.2 interventi di potenziamento ed ampliamento del porto di Ortona - 1° stralcio in attuazione al P.R.P. - progetto di intervento di riqualificazione e potenziamento della banchina di riva: con provvedimento del Presidente 22 luglio 2022, n. 150, l'ADSP del mare Adriatico centrale ha approvato il PFTE dell'intervento, che comprenderà il risanamento e la messa in sicurezza dell'intero fronte della banchina tramite realizzazione, per tutto il fronte di 560 m, di pali affiancati ed aggettanti di circa 3 m rispetto all'attuale ciglio di banchina, un trattamento di *jet-grouting* di intasamento dei terreni sottostanti l'attuale pavimentazione, la realizzazione della nuova pavimentazione adeguata ai carichi di progetto, nonché il miglioramento delle caratteristiche geotecniche del terreno a tergo della banchina mediante l'esecuzione di colonne in *jet-grouting*;

14. come per il precedente analogo schema di decreto su cui questo Comitato ha reso il parere con la delibera CIPESSE n. 57 del 2021, anche il presente schema di decreto prevede:

14.1 all'art. 3, che le modalità e i tempi di esecuzione degli interventi finanziati siano individuati, ai sensi dell'art. 15 della legge 7 agosto 1990, n. 241, in appositi accordi procedurali tra il MIMS - Direzione generale per la vigilanza sulle Autorità di sistema portuale, il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne e la stessa ADSP del mare Adriatico centrale, nei quali saranno anche definiti le modalità e gli obblighi connessi all'attuazione e al monitoraggio delle opere nonché all'erogazione del contributo pubblico;

14.2 all'art. 5, che le risorse assegnate debbano essere «revocate qualora i soggetti beneficiari delle stesse non provvedano all'assunzione di una obbligazione giuridicamente vincolante per l'affidamento dei lavori entro diciotto mesi dall'assegnazione delle stesse salvo oggettive e comprovate cause ostative»;

14.3 che «la verifica del rispetto dei termini avviene attraverso il sistema di cui» al successivo art. 6;

14.4 all'art. 6, le modalità del monitoraggio delle attività e degli interventi, da effettuare «attraverso il sistema di «monitoraggio delle opere pubbliche - MOP» della «banca dati delle pubbliche amministrazioni - BDAP», ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, dal soggetto attuatore, ovvero dal titolare del CUP», e prevede che l'alimentazione del sistema MOP avvenga ««assicurando il principio di unicità dell'invio previsto dall'art. 3, comma 1, lettera gggg-bis del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50»;

Considerato che, come riportato nella relazione istruttoria in allegato alla nota del MIMS 19 ottobre 2021, n. 38084, di richiesta di inserimento all'ordine del giorno di questo Comitato del parere sul decreto relativo alla programmazione e ripartizione delle risorse previste dal Fondo infrastrutture portuali relative all'annualità 2021, di cui alla delibera n. 57 del 2021, gli interventi in esame sono riferiti a un porto di rilevanza nazionale, in quanto il decreto legislativo 4 agosto 2016, n. 169, e successive modificazioni, che ha riformato la legge 28 gennaio 1994, n. 84, con l'istituzione delle Autorità di sistema portuale - enti pubblici vigilati dallo Stato - ed ha inserito nella gestione di tali Enti i porti già classificati come di rilevanza nazionale;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera di questo stesso Comitato 20 dicembre 2019, n. 82, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica», così come modificata dalla delibera 15 dicembre 2020, n. 79, recante «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESSE)»;

Vista la nota 2 agosto 2022, n. 4317, predisposta congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica della Presidenza del Consiglio dei ministri e dal MEF, posta a base dell'odierna seduta di questo Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;

Esprime parere favorevole

sullo schema di decreto interministeriale di cui in premesse, del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, concernente il riparto delle risorse del «Fondo per le infrastrutture portuali» di cui all'art. 4, comma 6, del decreto-legge n. 40 del 2010, per le annualità 2021-2023;

Invita

il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili a trasmettere a questo Comitato, entro il mese di luglio di ogni anno, una relazione complessiva sullo stato di attuazione degli interventi finanziati a carico del «Fondo per le infrastrutture portuali», che evidenzi le eventuali criticità degli interventi stessi, anche attraverso i dati presenti sui sistemi di monitoraggio.

A tal fine il MIMS dovrà coordinare le attività necessarie alla tempestiva trasmissione delle informazioni, da parte dei soggetti attuatori, al sistema BDAP-MOP ai sensi del decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.

Roma, 2 agosto 2022

Il Presidente: DRAGHI

Il Segretario: TABACCI

Registrato alla Corte dei conti il 3 novembre 2022

Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 1600

22A06428

